

**ČLÁNOK 252 / 2012 – VŠEOBECNÉ PREDPISY PRE
 PRODUKČNÉ VOZIDLÁ (Skupina N)
 CESTOVNÉ VOZIDLÁ (Skupina A)**
KAPITOLA 1. VŠEOBECNE.
1.1. *Obmedzenia.

Akákoľvek zmena je zakázaná, pokiaľ nie je vyslovene povolená zvláštnymi predpismi skupiny, do ktorej je vozidlo zaradené, alebo ďalej uvedenými všeobecnými predpismi, alebo pokiaľ nie je nariadená v kapitole „Bezpečnostné vybavenie“.

Súčiastky vozidla musia zachovávať svoju pôvodnú funkciu.

1.2. Použitie všeobecných predpisov.

Všeobecné predpisy je potrebné dodržiavať v prípade, že špecifikácia pre produkčné vozidlá (skupina „N“), cestovné vozidlá (skupina „A“), neobsahujú prísnejšie ustanovenia.

1.3. Materiál.

Použitie materiálu, ktorého špecifický modul pružnosti je vyšší ako 40 Gpa/g/cm^2 je zakázané, okrem sviečok, výfuku, spojov turbíny vodného čerpadla, brzdových doštičiek, brzdových čelustí, dielcov valivých ložísk (gulky, ihly, valčeky), elektronických prvkov a snímačov, dielcov vážiach menej ako 20 g a všetkých pokovovaných s hrúbkou menšou alebo rovnajúcej sa 10 mikrónom.

Použitie kovového materiálu ktorý má špecifický modul pružnosti väčší ako 30 Gpa/cm^3 , alebo jeho maximálna špecifická pevnosť v ťahu je väčšia ako $0,24 \text{ Mpa/kg/cm}^3$ pre neželezný materiál a $0,30 \text{ Mpa/kg/cm}^3$ pre železný materiál (zodpovedajúci 80% ocele) je zakázané pre výrobu všetkých dielcov, ktoré sú voľné, alebo homologované ako VO.

Ti-6Al-4V ASTM piateho stupňa titánovej zliatiny ($5,5 < \text{Al} < 6,75$, C maximálne 0,10, $3,5 < \text{V} < 4,5$, $87,6 < \text{ti} < 91$) je povolené, okrem určitých dielcov, pre ktoré je používanie titanu vyslovene zakázané. Otočné dielce turbokompresora alebo akéhokoľvek rovnakého systému prepĺňovania (okrem valivých častí ložísk) nesmú byť vyrobené z keramického materiálu alebo mať keramický povlak.

Toto obmedzenie sa netýka dielov homologovaných na sériovom modeli.

Použitie horčíkových zliatin hrúbky menšej ako 3 mm je zakázané.

1.4. Každý súťažiaci je povinný preukázať technickým a športovým komisárom, že jeho vozidlo po celú dobu pretekov plne zodpovedá predpisom.

1.5. Poškodené závit je možné opraviť naskrutkovaním nového závitu o rovnakom vnútornom priemere (typ Helicoil).

1.6. Všetky vozidlá skupiny „A“, homologované po 01.01.1999, s výnimkou variant „Kit“, zúčastňujúce sa rallye, nesmú byť širšie ako 1 800 mm. Vozidlá skupiny „N“ môžu súťažiť bez obmedzenia.

1.7. Voľný dielec.

Voľný dielec znamená možnosť aby pôvodný detail, ako aj jeho funkcia, mohol byť odstránený alebo nahradený novým dielcom nemajúcim ďalšiu funkciu nesúvisiacu s pôvodným dielcom.

KAPITOLA 2. ROZMERY A HMOTNOSŤ.
2.1. *Svetlosť.

Žiadna časť vozidla sa nesmie dotýkať zeme, pokiaľ sú všetky pneumatiky na jednej strane vyprázdnené.

Táto skúška **musí byť** urobená na rovnej ploche v podmienkach pretekov (s posádkou vo vozidle).

2.2. Zátáž.

Je povolené doplniť hmotnosť vozidla jednou, alebo viacerými záťažami pod podmienkou, že sa jedná o jednoliate pevné bloky, pripevnené pomocou náradia, že ich je možné ľahko zaplombovať, a že sú umiestnené na podlahe priestoru pre posádku, sú viditeľné a zaplombované technickými komisármi.

Použitie:

Cestovné vozidlá (skupina „A“) a vozidlá skupiny „R“.

Žiadny druh záťaže nie je povolený pre produkčné vozidlá (skupina „N“).

Pri rallye je povolené prevážať náradie a náhradné diely pre vozidlo v priestore posádky alebo vnútornom motorovom priestore a alebo v batožinovom priestore vozidla je povolená len za podmienok, uvedených v článku 253.

KAPITOLA 3. MOTOR.**3.1. *Preplňovanie.**

V prípade preplňovania je menovitý zdvihový objem valcov násobený koeficientom 1,7 pre benzínové motory a koeficientom 1,5 pre naftové motory a vozidlo **musí byť** priradené do triedy, ktorá zodpovedá takto vypočítanému objemu.

Vozidlo je za všetkých okolností brané tak, ako by takto získaný objem motora bol objemom skutočným.

To platí predovšetkým pre zaradenie do triedy podľa objemu valcov, pre vnútorné rozmery, minimálny počet miest, minimálnu hmotnosť atď.

3.2. Vzťah objemovej ekvivalencie medzi motorom s vratnými piestami a motorom s krúživými piestami (typ podľa osvedčenia NSU-Wankel).

Ekvivalent zdvihového objemu valcov rovná sa objemu určeného rozdielom medzi maximálnym a minimálnym objemom pracovnej komory.

3.3. Vzťah objemovej ekvivalencie medzi motorom s vratnými piestami a motorom s turbínou.

Vzorec je nasledujúci:
$$C = \frac{S (3,10 \times R) - 7,63}{0,09625}$$

S = prietokový prierez, vyjadrený v kubických centimetroch, vysokotlakových rúrok na výstupe lopatiek statora, (alebo na výstupe lopatiek prvého stupňa, pokiaľ ich má stator viac). Meranie sa robí v mieste najmenšieho prietokového prierezu medzi pevnými lopatkami prvého stupňa statora.

V prípade, že sú lopatky staviteľné, meria sa tento prietokový prierez v stave najväčšieho otvorenia lopatiek.

Prietokový prierez sa vypočíta ako násobok výšky (v cm), šírky (v cm) jednotlivých prietokových otvorov a počtu prietokových otvorov.

R = tlakový pomer stlačenia kompresora motora s turbínou.

Získa sa ako súčin hodnôt pomerov stlačenia pre každý stupeň, ako je uvedené ďalej:

axiálny kompresor s podzvukovou rýchlosťou: 1,15 pre stupeň,

axiálny kompresor s nadzvukovou rýchlosťou: 1,5 pre stupeň,

radiálny kompresor: 4,25 pre stupeň.

Príklad kompresora s jedným stupňom radiálnym a 6 stupňami axiálnymi s podzvukovými stupňami je určený mať rýchlosťou:

Tak kompresor s jedným radiálnym a šiestimi axiálnymi podzvukovými stupňami je určený mať pomer tlaku:

$4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15$ alebo $4,25 \times (1,5)^6$

C = objem valcov ekvivalentný pre motor s vratnými piestami, vyjadrený v cm^3 .

3.4. Akýkoľvek motor, kde je palivo vstrekané a spaľované v smere za výfukovým kanálom, je zakázaný.**3.5. Ekvivalencia medzi motormi s vratnými piestami a motormi nových typov.**

FIA si vyhradzuje právo zavádzať zmeny do porovnávacích predpisov medzi motormi klasického typu a motormi nového typu s dvojročnou lehotou vstupu s platnosťou od 1. januára, ktorý nasleduje po prijatí rozhodnutia.

3.6. Výfukové potrubie a tlmič výfuku.

I keď zvláštne predpisy pre skupinu povoľujú nahradenie pôvodného tlmiča výfuku, vozidlá, ktoré sa zúčastňujú pretekov na otvorenej ceste, musia mať vždy tlmič výfuku, ktorý zodpovedá predpisom pre cestnú premávku krajiny, kde sa súťaž koná.

Pre všetky vozidlá používané v rallye okrem prípadov kedy sú limity stanovené miestnymi úradmi nižšie, úroveň hluku na otvorených cestách nesmie presiahnuť 103 dB /A/ pri 3 500 otáčkach za minútu pre benzínové motory a 2 500 otáčkach za minútu pre dieselové motory.

Vyústenie výfukového potrubia musí byť umiestnené v maximálnej výške 45 cm a minimálnej 10 cm vzhľadom k zemi.

Vyústenie výfuku musí byť vo vnútri obrysu vozidla, nie viac ako 10 cm od tohto obrysu a v zadnej časti za vertikálnou rovinou, prechádzajúcou stredom rázvoru kolies.

Okrem toho je potrebná účinná ochrana, aby sa zabránilo popáleninám od teplých rúrok.

Výfukový systém nesmie mať provizórny charakter.

Výfukové plyny môžu vychádzať len na konci systému.

Časti podvozku nesmú byť použité pre odvod výfukových plynov.

Katalyzátor:

v prípade, že jeden model vozidla je homologovaný v dvoch možných verziách (s katalyzátorom a iným výfukom), musia vozidlá zodpovedať buď jednej, alebo druhej verzii, akákoľvek kombinácia obidvoch verzií je vylúčená.

Všetky vozidlá v prevedení „Kit“ (VK – WRC – S2000 Rallye) musia mať homologovaný katalyzátor. Pre všetky skupiny, všetky vozidlá, musia mať buď originálny, alebo homologovaný katalyzátor keď je tento povinný v krajine v ktorej sú registrované, ak nie je katalyzátor povinný v usporiadateľskej krajine môže byť demontovaný.

Žiadne úpravy na homologovaných katalyzátoroch nie sú dovolené.

Pôvodná kópia homologačného listu musí byť poskytnutá technickým komisárom v priebehu pretekov.

3.7. Štartovanie v automobile.

Štartér s elektrickým, alebo iným zdrojom v automobile, ovládaný vodičom, sediacim za volantom.

3.8. Valce. U motorov bez vložiek je možné opraviť valce pridaním materiálu, ale nie dielcov.

KAPITOLA 4. PREVODY.

Všetky vozidlá musia mať prevodovku, obsahujúcu povinne stupeň pre jazdu vzad, ktorý pri štarte pretekov funguje a ktorý je ovládaný vodičom z jeho miesta.

KAPITOLA 5. ZAVESENIE.

Použitie dielov zavesenia vyrobených čiastočne, alebo úplne z kompozitných materiálov, je zakázané.

KAPITOLA 6. KOLESÁ.

Kolesá vyrobené čiastočne, alebo úplne z kompozitných materiálov sú zakázané.

Meranie šírky kolies:

Koleso je namontované na vozidle, ktoré spočíva na zemi, vozidlo je v stave pre preteky s vodičom vo vozidle.

Meranie šírky sa robí na kolese namontovanom na vozidle, pripravenom k pretekom s jazdcom vo vozidle v akomkoľvek bode obvodu pneumatiky, okrem častí, ktoré sú v kontakte so zemou.

Pokiaľ je namontovaných niekoľko pneumatík ako súčasť kompletného kolesa, musia zodpovedať maximálnym rozmerom pre skupinu, v ktorej vozidlo tieto pneumatiky používa (pozri článok 255–5.4).

KAPITOLA 7. KAROSÉRIA / ŠASI / SKELET.

7.1. Vozidlá s meniteľnou karosériou musia zodpovedať vo všetkých bodoch ustanoveniam pre vozidlá s otvorenou karosériou.

Naviac, vozidlá s pevnou sklápacou strechou, musia byť v stave pri jazde výhradne len so strechou uzavretou a uzamknutou.

7.2. Minimálne vnútorné rozmery.

Pokiaľ zmena schválená prílohou „J“ ovplyvní rozmer, uvedený v homologačnom liste, tento rozmer nemôže byť braný ako kritérium prípustnosti tohto vozidla k súťaži.

7.3. *Priestor posádky.

Obrátenie riadenia (volant–ľavá/pravá) je možné, pod podmienkou, že pôvodné vozidlo a upravované vozidlo je mechanický ekvivalent a že použité súčiastky sú poskytnuté od výrobcu pre prerobenie príslušnej skupiny.

Predovšetkým, stĺpik riadenia musí prechádzať cez skelet karosérie výhradne len otvorom vyrobeným k tomuto účelom výrobcom, pre príslušnú skupinu vozidiel.

Pre vozidlá Super 1600, Super 2000 a WRC, zmena jazdcovej strany **musí byť** dodaným kompletným systémom riadenia homologovanom vo voliteľnej variante od výrobcu.

Otvor umožňujúci priechod stĺpika riadenia cez skelet, musí byť homologovaný s týmto systémom.

V priestore posádky je zakázané čokoľvek namontovať, s výnimkou kolies, náradia, náhradných dielcov, bezpečnostného vybavenia, komunikačného zariadenia, záťaže (pokiaľ je povolená), nádržky s kvapalinou pre ostrekovače (len cestovné vozidlá – skupina „A“).

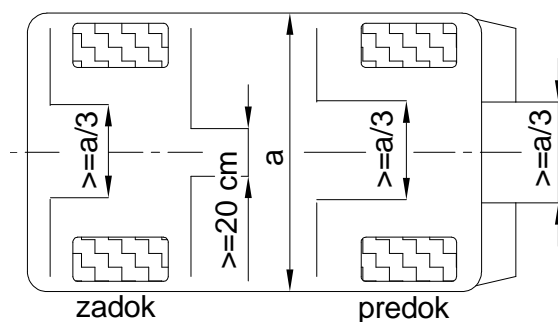
Všetky náhradné diely a nástroje musia byť uchytené buď za jazdcovým a / alebo spolujazdcovým sedadlom alebo pod jazdcovým a / alebo spolujazdcovým sedadlom.

Priestor a sedadlo cestujúceho v otvorenom automobile nesmie byť v žiadnom prípade znovu zakryté.

Skrinky pre prilby a náradie, umiestnené v priestore posádky, musia byť z nehorľavých materiálov a v prípade požiaru nesmú uvoľňovať toxické výpary.

Montáž pôvodných airbagov je možné odstrániť len bez zmeny vzhľadu priestoru pre posádku.

- 7.4. Všetky časti karosérie a šasi / skeletu vozidla musia byť vždy z rovnakého materiálu ako pôvodne homologované vozidlo a musí mať rovnakú hrúbku materiálu ako pôvodne homologované vozidlo. Akékoľvek chemické upravovanie je zakázané.
- 7.5. **Upevnenie a ochrana svetlometov.**
Je povolené prevítať v prednej časti karosérie otvory pre držiaky svetlometov, určené pre upevnenie. Pre rallye je povolené namontovať na svetlá mäkké ochrany proti poškodeniu. Nesmú presahovať o viac ako 10 cm sklo svetlometov.
- 7.6. Akékoľvek predmety, predstavujúce nebezpečenstvo (horľavé látky atď.) musia byť prepravované mimo priestoru pre posádku.
- 7.7. **Zásterky** (len pre rallye).
Priečne zásterky môžu byť umiestnené v súlade z ďalším textom. Ak sú priečne zásterky povinné, táto podmienka musí byť uvedená v zvláštnych nariadeniach príslušnej súťaže.
V každom prípade, zásterky sú akceptované za nasledujúcich podmienok:
- musia byť vyrobené z pružného plastického materiálu minimálnej hrúbky 4 mm (minimálnej špecifickej hmotnosti = $0,85 \text{ g / cm}^3$).
 - musia byť namontované ku karosérii.
 - musia kryť šírku každého kolesa, ale najmenej jedna tretina šírky vozidla (pozri obrázok 252–6) musí byť voľná za prednými a zadnými kolesami,



obrázok 252–6

- medzi prednou ľavou a pravou zásterkou musí byť pred zadnými kolesami medzera minimálne 20 cm,
- spodná časť týchto zásteriek musí byť 10 cm nad zemou, pokiaľ je vozidlo v kľude s osobami vo vnútri,
- nad a cez celú výšku pneumatiky, celá šírka pneumatiky musí byť zakrytá (pri pohľade zozadu). Zásterky z poddajného materiálu môžu byť v čelnom pohľade umiestnené v prednej časti vozidla, pokiaľ to zvláštne predpisy súťaže povoľujú, alebo nariaďujú. Nesmú presahovať celkovú šírku vozidla a nesmú tiež o viac ako 10 cm presahovať pôvodnú celkovú dĺžku a najmenej jedna tretina šírky vozidla musí byť voľná pred prednými kolesami.

KAPITOLA 8. ELEKTRICKÝ SYSTÉM.

8.1. *Osvetlenie a signalizácia.

Hmlové svetlo môže byť nahradené iným a naopak, s tým, že pôvodné montážne miesto je rovnaké. Keď pôvodné spätné zrkadlá obsahujú smerové svetlá a ak článok Prílohy „J“ platný pre vozidlo umožňuje náhradu spätného zrkadlá, smerové svetlá musia byť zachované bez bezprostredného zabudovania do spätných zrkadiel.

Keď pôvodné spätné zrkadlá nezahŕňujú smerové svetlá, smerové svetlá musia byť zachované, ale môžu byť presunuté z ich pôvodnej polohy.

8.2. Alternátor a alternátor–štartér.

Montáže alternátorov a alternátor – štartér sú ľubovoľné.

8.3. Húkačka.

Iba pre rallye hladina hluku produkovaná výstražnou húkačkou musí byť väčšia alebo rovnajúca sa 97 dB v trvaní najmenej 3 sekúnd, odmeraná vo vzdialenosti 7 metrov od prednej časti vozidla.

KAPITOLA 9. PALIVO – ZÁPALNÁ ZMES.

9.1. Palivom musí byť obchodné palivo, pochádzajúce z čerpania z benzínovej pumpy bez akýchkoľvek prísad, okrem maziva obvykle predávaného.

Palivo musí mať nasledujúce charakteristiky:

- Maximálne 102,0 RON a 90,0 MON, minimálne 95,0 RON a 85,0 MON pre bezolovnaté palivo.
- Maximálne 100,0 RON a 92,0 MON, minimálne 97,0 RON a 86,0 MON pre olovnaté palivo.
- Meranie je robené podľa normy ASTM D 2699–86 a D 2700–86.
- Objemová hmotnosť medzi 720 a 785 kg/m³ pri 15⁰C (merané podľa ASTM D 4052).
- Maximálne 2,8% kyslíka (alebo 3,7%, pokiaľ je obsah olova nižší ako 0,013 g/l) a 0,5% dusíka na hmotnosť, zvyšok paliva je tvorený výhradne uhlíkovými a neobsahuje žiadnu prísadu, ktorá by mohla zvyšovať výkon.
- Meranie dusíka sa robí podľa normy ASTM D 3228, u kyslíka elementárnou analýzou s toleranciou 0,2%.
- Maximálne množstvo peroxidov a zlúčenín nitroxidov: 100 ppm (ASTM D 3703, alebo pokiaľ nie je UOP 33-82).
- Maximálne množstvo olova: 0,40 g/l, alebo podľa normy krajiny, kde sa súťaž koná, pokiaľ je nižšie (ASTM D 3341, alebo D 3237).
- Maximálne množstvo benzénu: 5% v objeme (ASTM D 3606).
- Maximálny Reidov tlak pre kvapaliny: 900 hPa (ASTM D 323).
- Celkové odparené množstvo pri 70 C: od 10% do 47% (ASTM D 86).
- Celkové odparené množstvo pri 100 C: od 30% do 70% (ASTM D 86).
- Celkové odparené množstvo pri 180 C: min. 85% (ASTM D 86).
- Maximálny bod varu: 225 C (ASTM D 86).
- Maximálny zbytok destilácie: 2% objemu (ASTM D 86).

Prijatie alebo odmietnutie paliva sa robí podľa ASTM D3244 s 95% istotou.

Pre vozidlá s katalyzátorom, olovnaté palivo je zakázané.

Pokiaľ palivo, ktoré je k dispozícii na mieste pretekov, nie je v dostatočnej kvalite pre použitie pri súťaži, musí usporiadateľská ASN požiadať FIA o výnimku použiť palivo, ktoré nezodpovedá vyššie uvedeným charakteristikám.

9.2. Diesel.

Pre vznetové motory musí byť palivom nafta zodpovedajúca nasledujúcej špecifikácii:

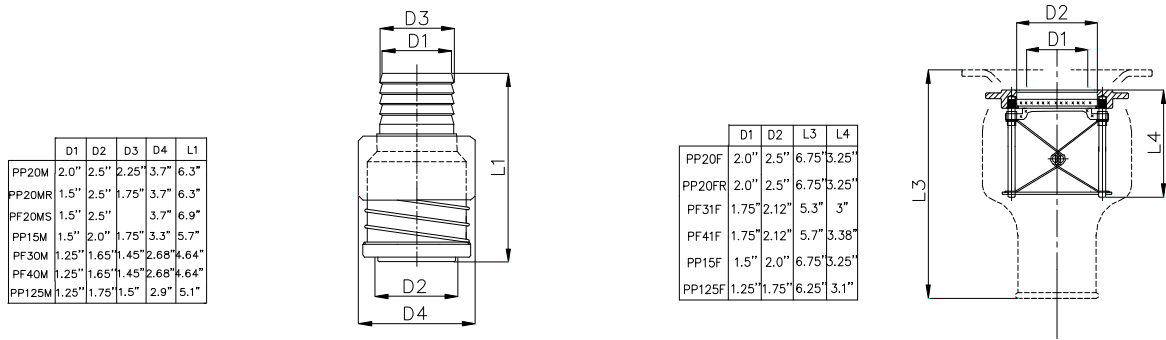
- podiel uhlíkov udávaný v % hmotnosti minimálne 90,0,
- objemová hmotnosť udávaná v kg/m³ maximálne 860,
- index cetanu podľa ASTM D613 maximálne 55
- vypočítaný index cetanu podľa ASTM D976–80 maximálne 55
- obsah síry, 50 mg/kg maximálne (EN – ISO/DIS 14596), podľa smerníc 98/70/CE).

9.3. Ako okysličovadlo môže byť s palivom miešaný len vzduch.

9.4. Proces doplňovania paliva.

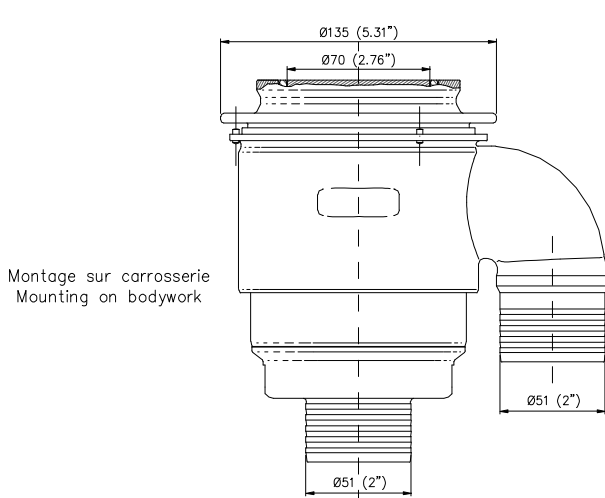
Štandardne spojenie:

- V prípade štandardného systému, používaného na okruhoch, alebo systému, ktorý si zadovážili súťažiaci, musí byť plniaca hadica vybavená nepriepustnou spojkou, ktorá je prispôbena normalizovanému hrdlu vozidla (podľa obrázku 252–5, vnútorný priemer D musí byť maximálne 50 mm).
- Všetky vozidlá musia mať plniaci otvor v súlade s týmto nákresom. Uvedené nepriepustné hrdlo musí byť mať jednosmerný ventil (dead man) a nesmie mať žiadne zariadenie pre jeho zadržanie v otvorenej polohe (ovládané pružinou, bajonet).
- Odvzdušnenie musí byť vybavené jednosmernými ventilmi, ventily majúce rovnaký uzatvárací systém ako štandardné plniacie hrdlá a rovnaký priemer.
Pri doplňovaní paliva musí byť vývod odvzdušnenia napojený spojovacím článkom buď na hlavnú zásobovaciu nádrž, alebo na prenosný priehľadný kontajner s minimálnym objemom 20 litrov, vybavený uzatváracím systémom, zaisťujúcim nepriepustnosť.

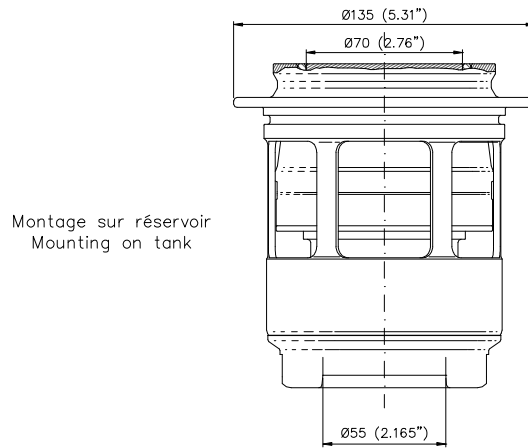


Prise femelle / Push pull series female

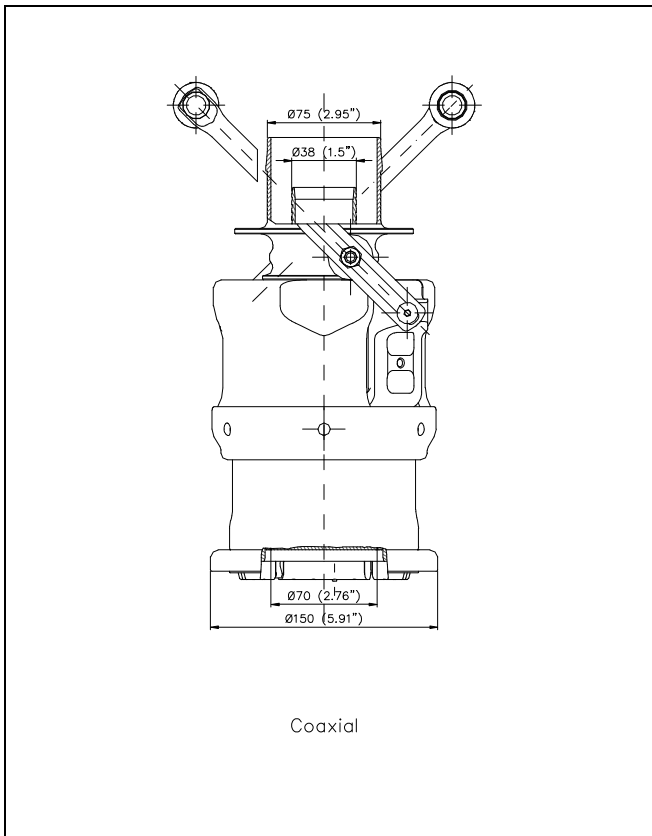
Obrázok 252-5 (verzia A) Zasunutí/vytiahnuť dielce – samec / samica



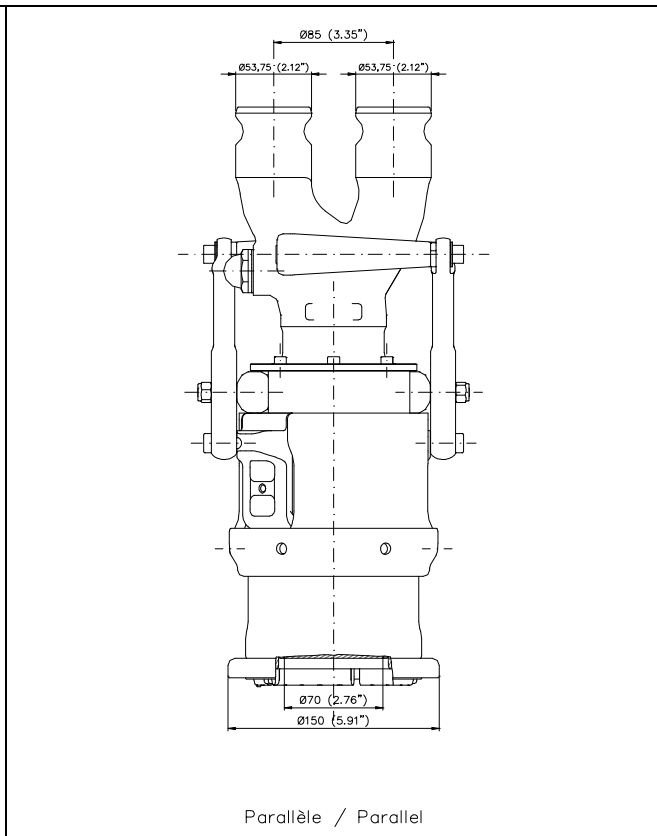
Montáž na karosériu



Montáž na nádrž



Koaxiálne



Paralelné

Obrázok 252-5 (verzia B) spojka samec

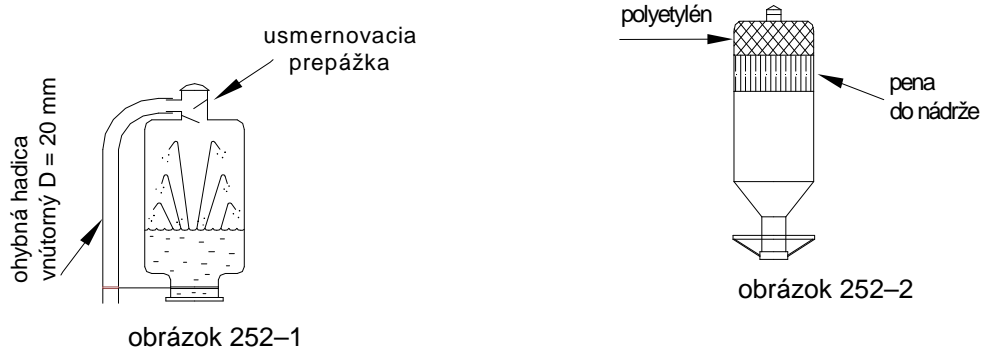
Na začiatku doplňovania paliva musia byť odvodušňovanie nádrže prázdne.

V prípade, že okruh nemôže poskytnúť súťažiacim centralizovaný systém, postupuje sa pri doplňovaní paliva podľa vyššie uvedeného postupu.

V žiadnom prípade nesmie hladina zásoby paliva presiahnuť 3 metre nad úrovňou trate v mieste doplňovania paliva.

Používa sa po celú dobu pretekov.

Odvzdušňovanie nádoby musia byť v súlade buď s obrázkom 252–1, alebo 252–2.



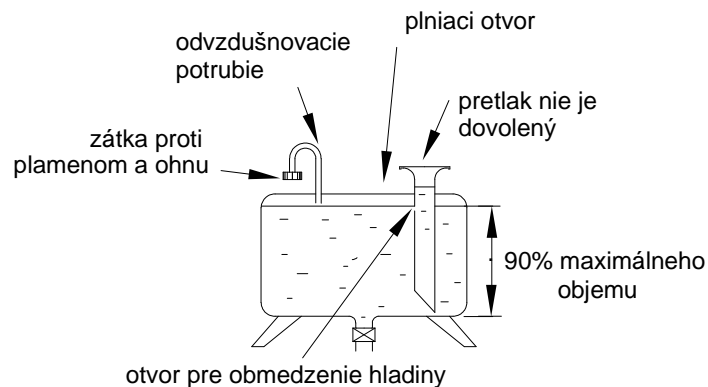
Zásobník paliva, rovnako ako všetky kovové časti doplňovacieho systému od spojovacieho článku cez prietokomer až po nádrž a jej stojan musia byť vodivo spojené so zemou.

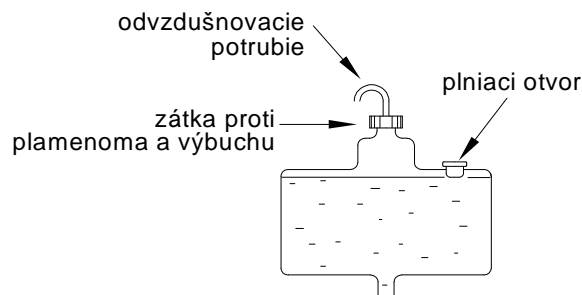
Doporučuje sa dodržiavať nasledujúce rady:

1. *Každý stojan **musí** byť vybavený dvoma uzemneniami leteckého typu.
2. Systém doplňovania paliva (vrátane veže, zásobníka, potrubia, nadstavca, ventilov a odvodušňovacej nádoby) musia byť pripojené na jedno z týchto uzemnení po celú dobu pretekov.
3. Vozidlo musí byť pripojené, aspoň v danom okamžiku, k druhému uzemneniu čo najskôr po zastavení pri stojane.
4. K žiadnemu spojeniu s benzínovou hadicou (plnenie, alebo odvodušňenie) nesmie dôjsť, pokiaľ nie sú splnené podmienky 2 a 3.
5. Celá obsluha stanice, poverená doplňovaním, musí mať ochranný antistatický odev.

Doplňovacia nádrž môže byť:

- kaučuková typu FT3–1999, FT3.5 alebo FT5 vyrobená schváleným výrobcom, alebo
- nádrž, zodpovedajúca buď obrázku 252–3, alebo 252–4.





obrázok 252-4

Použitie:

Pre cestovné vozidlá (skupina „A“), športové vozidlá (skupina „B“) s odvolaním na všeobecné predpisy Majstrovstiev FIA.

9.5. Vetranie nádrží. Je povolené vybaviť nádrž vetraním s vývodom strechou vozidla.

9.6. Montáž nádrže FT3-1999, FT3.5 alebo FT5.

Nádrž FT3-1999, FT3.5 alebo FT5 môže byť umiestnená buď v pôvodnom priestore pre nádrž, alebo v batožinovom priestore.

Musí tam byť otvor odvádzajúci všetko palivo ktoré má možnosť rozliah sa do priestoru palivovej nádrže.

Umiestnenie a rozmery plniaceho otvoru, rovnako ako uzáveru motora môžu byť zmenené pod podmienkou, že nová montáž nebude vyčnievať z karosérie a bude zaručovať, že nedôjde k úniku paliva do vnútorných priestorov vozidla.

Ak je plniaci otvor umiestnený vo vozidle, musí byť od priestoru posádky oddelený nepriepustnou ochranou.

KAPITOLA 10. BRZDY.

Brzdové kotúče z karbónu sú zakázané.

KAPITOLA 11. UCHOVANIE ENERGIE.

Celkové množstvo upotrebitelnej energie uloženej vo vozidle nesmie presiahnuť 200 kJ, táto energia nepresahujúca 10 kJ môže byť znova použitá neprekročením maximálne 1 kW.

KAPITOLA 12. CHLADENIE.

Okrem výhradného dôvodu chladenia jazdca, dopravovať a / alebo používať akýkoľvek pevný, tekutý alebo plyný chladiaci prostriedok, či vo vnútri alebo zvonku vozidla, je zakázané v každom okamihu priebehu pretekov.